

Saab 9-5 SportCombi US-spec 2005–10

NEVS-brevet onsdag 13 februari

1. Det första ordentliga tecknet på krisstämning

2. Kina flyttar subventioner från batterier till vätgas

3. Lillsuven Q3 drar till sig blickarna – har växt

4. Provkörning av Citroën C5 Aircross 180 hk Automat

5. Duell: Jaguar mot seger – då drar Tesla sitt ess

6. Leasa bil på Lidl för 89 euro

7. Specialversioner av Fiat 500 hyllar strandbil från förr

8. Grattis Skoda Octavia!

9. Lediga befattningar

1. Kommentar: Det första ordentliga tecknet på krisstämning

Kommentar Karin Olander Publicerad: 08 februari 2019, 14:34 Uppdaterad: 14:47

Det är lätt att förstå de anställdas ilska över att bonusen dras in fast de jobbat övertid för att Volvo Cars ska kunna sälja rekordmånga bilar. Ledningens besked visar att tuffare tider stundar. Det är första ordentliga tecknet på krisstämning.



Budskapet från vd:n Håkan Samuelsson är kristallklart. En sjunkande vinstmarginal är inte acceptabelt hur många bilar som än har sålts och nu ska det sparas.

I det här läget är det inga drastiska sparpaket, men däremot ska man vända på varje krona, enligt Volvochefen. Han är känd för att ha kontroll över kostnaderna. Faktum är att när Håkan Samuelsson kom in som ny vd 2012 började han med att dra i bromsen och genomförde personalneddragningar för att få bukt med de skenande kostnaderna från den förre vd:n Stefan Jacobys tid.

Under Håkan Samuelssons ledning har Volvo Cars vuxit sig oerhört mycket starkare, från lövtunna marginaler runt 0 till att vissa kvartal 2016 och 2017 nosat på nivåer nära drömmålet 8 procent. Antalet anställda har ökat till 43.000. Omsättningsmässigt är Volvo Cars Sveriges näst största bolag efter lastbilskoncernen Volvo.

Utåt har Volvo Cars försökt att ge sken av att vara i framkant vad gäller elektrifiering med utspelet sommaren 2017 om att alla nya modeller från 2019 ska vara elektrifierade på något sätt. Men sanningen är att Volvo ligger efter konkurrenterna eftersom den första elbilen inte ska börja säljas förrän nästa år och XC40 som laddhybrid har blivit kraftigt försenad. Lägg därtill att det är fortsatt långa väntetider på de laddhybrider som finns.

Även om Volvo Cars har sagt att man ska spola dieselmotorn i nya modeller är lönsamheten ännu högre för dieselbilar än för de elektrifierade bilarna.

Därför har Volvoledningen en svår ekvation att lösa. Höga utvecklingskostnader som väntar om man ska hänga med i elektrifierings- och självkörningsracet samtidigt som lönsamheten har minskat. Dessutom riskerar handelskriget att leda till kostsamma tullar samtidigt som en vikande Kinamarknad riskerar att spä på prispressen.

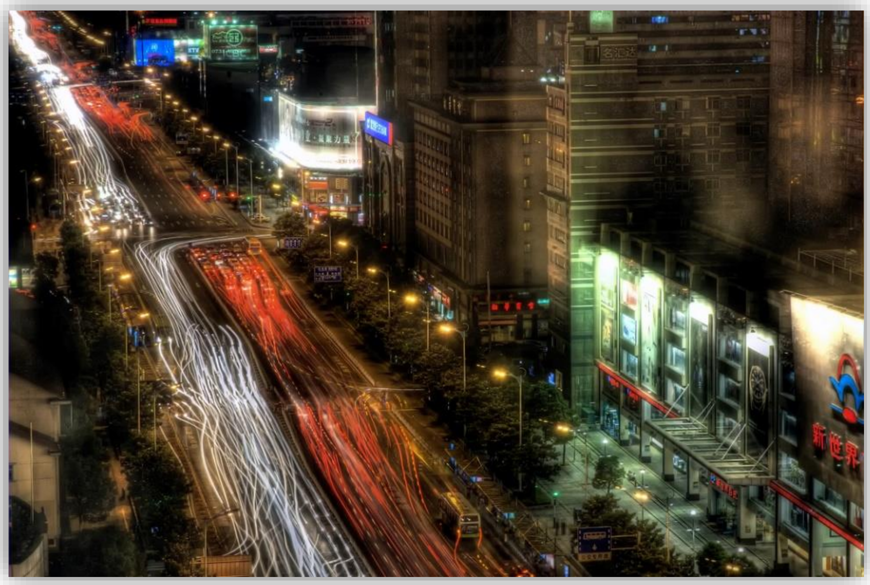
Även om ledningen vill sprida en krisberedskap är frågan hur klokt beslutet att dra in bonusen är eftersom signalvärdet är så stort. Problem i produktionen är det sista bolaget behöver.

Mercedes-Benz rörelsemarginal minskade också i fjol, från 9,5 procent till 7,3 procent. De anställda fick sänkt bonus, men den landar ändå på motsvarande 52.000 kronor.

2. Kina flyttar subventioner från batterier till vätgas

2019-02-08

Den kinesiska regeringen har i sin senaste femårsplan lyft fram vätgas och bränsleceller som ett prioriterat alternativ för att genom elektrifiering minska vägtrafikens utsläpp av koldioxid och hälsovådliga ämnen.



De tidigare subventionerna för batteridrivna elfordon kommer att upphöra redan 2020 och istället har den kinesiska regeringen infört stora subventioner för fordon som elektrifierats med hjälp av vätgas och bränsleceller.

Subventionerna införs för både personbilar och tunga fordon som lastbilar och bussar. För en tung lastbil som drivs med vätgas och bränsleceller kan subventionerna uppgå till så mycket som 1 miljon svenska kronor.

Den ökade efterfrågan på vätgasdrift märks bland annat hos svenska PowerCell. Bolaget fick nyligen en order på sitt bränslecellssystem MS-30 från en global underleverantör som kommer att montera systemen som räckviddsförlängare i fordon för tester i Kina.

Bränslecellssystemet MS-30 har utvecklats särskilt för användning som räckviddsförlängare. Elektrifierade fordon som använder bränsleceller som räckviddsförlängare får sin huvudsakliga energi från batteripaket men kan använda bränslecellssystemet för att tillföra batterierna mer energi under körning. Fordonen får därmed längre räckvidd än om de bara skulle ha körts på den energi som från början finns laddad i batterierna.

– I Kinas miljonstäder kommer det varken att gå att sätta upp tillräckligt många laddstolpar eller att finnas tillräcklig kapacitet i elnäten för att en massiv elektrifiering med hjälp av batterier skall kunna vara ett reellt alternativ. Det här är en ståndpunkt som kommit att delas av allt fler fordonstillverkarna som också inser att för massbilism och tunga transporter är vätgas och bränsleceller idag ett betydligt bättre alternativ än batterier, säger Per Wassén, vd för Power-Cell.

SVENSKA DAGBLADET

3. Lillsuven Q3 drar till sig blickarna – har växt

Av Rolf Gildenlöw 2 feb, 2019

Trenden med växande småbilar håller i sig. Audis lilla crossover Q3 har blivit en decimeter längre och är snart ifatt mellansyskonet Q5. Fast utseendet påminner mer om jättebrorsan Q8.



Nya Audi Q3 har växt på alla ledder och fått tydliga likheter med storebror Q8, som i sin tur lånat dragen från den legendariska ur-Quattron.

Isju år fick den utgående upplagan av Audi Q3 vara med. Det är ganska lång tid i en bransch där det gäller att hänga med i trendväxlingarna och tekniksprången. Särskilt när man som Audi har hamrat in devisen ”Vorsprung durch Technik” – försprång genom teknik – i varje bilköpares medvetande. Då får man förstås inte vara sist på bollen.

Att nya Audi Q3 drar till sig blickarna beror nog inte främst på att vår testbil lyser som en nyplockad apelsin i trafiken – pulsorange heter färgen – utan mer på formgivningen. Den påminner om värstingmodellen Q8, som nog inte så många har sett ute på vägarna ännu, men har också tydliga drag av Audis klassiska ur-Quattro. Den som Stig Blomqvist bärgade världsmästartiteln i rally med för snart 35 år sedan. De främsta kännetecknen är skuldrorna över framhjulen och de breda höfterna runt de bakre hjulhusen.

LED-strålkastare fanns dock inte på ur-Quattrons tid, men här går de att få i tre versioner.

Viktigast hos nya Q3 är att den har blivit betydligt större än föregångaren. Den nya upplagan är tre centimeter bredare och hela tio centimeter längre.

Toppversionen Matrix bländar inte bara av automatiskt vid möte, eller när man kommer ifatt en framförvarande bil, den bländar dessutom bara av så mycket som behövs. Helljuset fortsätter att lysa upp runt omkring andra fordon. Det ger onekligen mörkerkörning en ny dimension. Men viktigast hos nya Q3 är att den har blivit betydligt större än föregångaren. Den nya upplagan är tre centimeter bredare och hela tio centimeter längre. Åtta av dessa centimetrar är tillägnade bilens hjulbas, alltså avståndet mellan fram- och bakaxel. Det gör bilen avsevärt rymligare i kupén och det gagnar främst baksätespassagerarna.



Bilens utvändiga färg går igen även i inredningen. Som vanligt är fantasin obegränsad när det gäller att namnge kulören. I det här fallet "pulsorange".

Baksätet är dessutom skjutbart 15 centimeter i längdled och ryggstödet är tredelat. Att Audi nu låter lillsuven breda ut sig är dock inget konstruktörerna i Ingolstadt är först med. Snart sagt alla tillverkare som spelar i den här divisionen har bokstavligen vidgat vyerna i hopp om att nå nya köpare. Och medan Audis större modeller främst vänder sig till företagskunderna siktar man med Q3 även in sig på privata köpare och familjer som kanske ändå vill ha en bil med lite sportig karaktär. För det har Q3.

Se upp om bilförsäljaren vill att du ska investera i likadana 20-tumshjul som skymtar i reklamen.

Chassisättningen är ganska stum och hård, men testbilens 55-profildäck absorberar det mesta av både buller och stötighet. Men se upp om bilförsäljaren vill att du ska investera i likadana 20-tumshjul som skymtar i reklamen, då får du däck med en lägre profil eftersom man inte får ändra hjulets rullomkrets. På köpet blir det betydligt hårdare och med lägre åkkomfort.

Vid provkörningstillfället fanns bara den bensindrivna 30 TSI med 150 hästar, som man hos den svenska generalagenten också tror kommer att bli bästsäljaren. Två motorstarkare bensinversioner kommer, men bara en med dieselmotor. Skräckpropagandan mot diesel har haft effekt, trots att de motorerna faktiskt är energieffektivare än jämförbara bensinalternativ och således producerar mindre växthusgaser.



I testbilen sitter en fyrcylindrig bensinmotor på 150 hästkrafter som vi känner igen från både VW, Seat och Skoda.



Precis som i Audis större modeller har Q3 nu en helt digital förarmiljö med intuitiva digitala skärmar. Tycker du att det är stökigt att hitta rätt med pekfingret beställer du bilen med röststyrning.

Motorn i vår bil ger förstås ingen sportvagnsprestanda men känns fullt tillräcklig och den jobbar tyst. Audi uppger en bränsleförbrukning på 0,58 liter milen, som är mätt enligt den gamla körcykeln NEDC. Utgår man från den nya körcykeln WLTP stämmer det bättre med verkligheten – 0,72 liter milen. I snöglopp och några minusgrader kommer jag aldrig under 0,82 liter per mil.

Motorn driver framhjulen via en DSG-växellåda med sju steg. Samma dubbelkopplingslåda som du hittar i bilar från både Skoda, Seat och VW men som Audi lite snobbigt kallar S-tronic. Även motorn i vår Q3 känns igen från nämnda märken. Och till skillnad från de större Audimodellerna är motorn här monterad på tvären eftersom MQB-plattformen är gemensam för alla VW-gruppens bilar i det formatet.

På plats bakom ratten känns skillnaden mot förra årgången nästan total. Precis som i de större modellerna från Audi har Q3 nu en nästan helt digitaliserad förarmiljö med intuitiva digitala skärmar som kan kompletteras med röststyrning. Det sistnämnda om du vill slippa att försöka träffa rätt med pekfingret. Då pratar du helt enkelt med bilen och talar om vad du vill ha gjort.

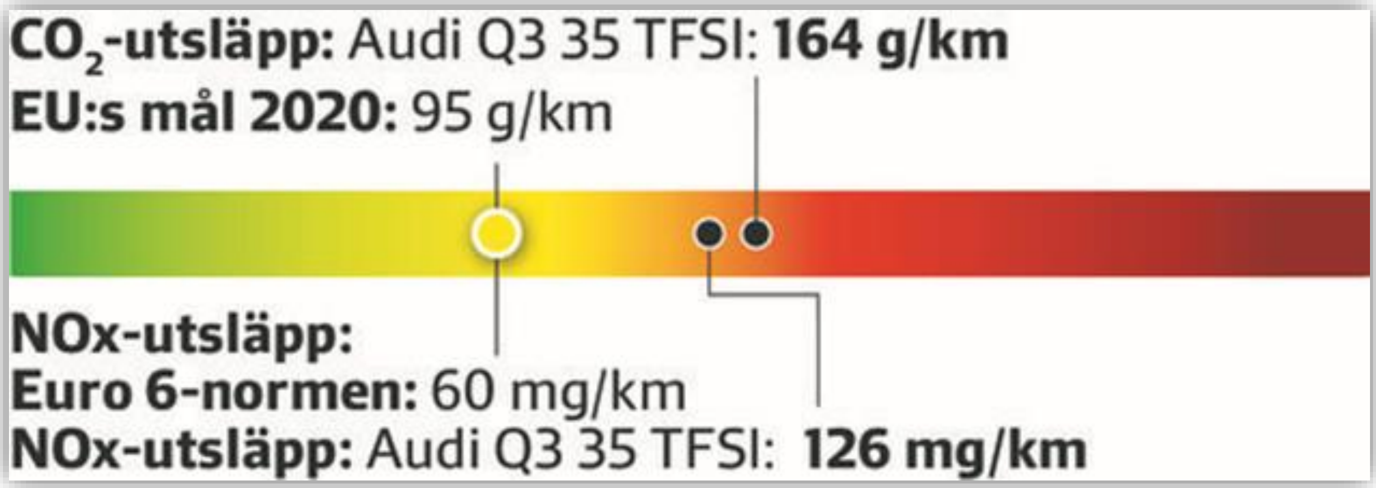
Den 12,3 tum breda TFT-skärmen framför föraren är nu standard och har fått sällskap av ytterligare en bildskärm till höger i panelen, som ersätter den tidigare nedfällbara skärmen på panelens ovansida. Även radio, ljud, kartor och mobiluppkoppling styrs från pekskärmen eller med hjälp av rösten. Och jag, som är lite allergisk mot att alltmer i moderna bilar ska styras med ett pekfinger, blir smått lycklig över att de konventionella rattarna till klimatinställningarna finns kvar.



Många kladdiga fingrar sätter sina spår på en pekskärm.
Putsduk medföljer i Q3.

I bilens förarhjälpsystem ingår bland annat autobroms för fotgängare, cyklister och andra fordon, körfältsassistent, adaptiv farthållare, kökörningsassistent och parkeringsassistent.

Jag kör alltså den framhjulsdrivna instegsmodellen som har beteckningen 35 TFSI medan den som vill ha drivning på alla fyra hjulen måste välja 190-hästarversionen som heter 40 TFSI Quattro. Men då växer prislappen till 374 700 kronor.



Specifikationer | Audi Q3 35 TFSI

Grundpris:	332 000 kronor.
Förbrukning:	7,2 liter /100 km (enligt WLTP-normen).
Koldioxidutsläpp:	164 g/km (WLTP-normen).
Kväveoxidutsläpp:	126 mg/km (RDE).
Motor:	Fyrcylindrig 1,5- liters bensin med turbo.
Kraftöverföring:	7-växlad dubbelkoppling, framhjulsdrift.
Skatt:	3 312 kronor. 800 kronor efter tre år.
Max effekt:	150 hästkrafter vid 5 000–6 000 varv/min.
Max vridmoment:	250 newtonmeter vid 1 500–3 000 varv/min.
Tjänstevikt:	1 626 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,48/1,86/1,62.
Acceleration 0–100 km/h:	9,2 sekunder.
Toppfart:	207 km/h.

Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Lågmäld 1,5-liters bensinmotor som används inom hela VW-sfären. Byggd på VW-koncernens MQB-plattform vilket betyder att motorn är tvärställd till skillnad från de större Audi-modellerna där motorerna är längsmonterade. Funkar perfekt ihop med dubbelkopplingsväxellådan.

Ekonomi/miljö

Betyg: 3 av 6

Audi vet att ta bra betalt för sina bilar, men utrustningsstandarden är också hög och andrahandsvärdet brukar stå sig bra. Fast Volvo XC40 står sig förmodligen något bättre. Mätt enligt den tuffare WLTP/RDE-normen ter sig förbrukning och utsläpp rätt höga.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

Trots att testbilen är försedd med vinterdäck i 55-profil är den rolig att köra och hänger med bra även vid lite tuffare manövrer. För 35 000 kronor extra kan du få bilen i S-Line-utförande med sportpaket.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Maximala fem stjärnor och genomgående höga betyg i Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest. Alla viktiga säkerhetssystemen är standard. På tillvalslistan finns adaptiv farthållare, kökörnings- och körfältsassistent.

Helhet

Betyg: 4 av 6

Det är dyrt att åka Audi, men smakar det så kostar det. Det kommer fler och motorstarkare versioner men 150 hästkrafter duger gott i den här lilla bilen.

Två rivaler



Volvo XC40 T3
1,5-liters 3-cylindrig bensinmotor med turbo. Finns bara med 6-stegad manuell växellåda.



BMW X1 18i
1,5-liters 3-cylindrig bensinmotor med turbo och 7-stegad automatväxellåda.

Rolf Gildenlöw

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Provkörning av Citroën C5 Aircross 180 hk Automat

Mikael Stjerna

9 februari 2019

C5 Aircross är en ny sorts suv. En fransk suv. Tyst, mjukfjädrad och rymlig. Och snål i stället för fyrhjulsdriven. Invändningar, någon?



Det blev inte alls som väntat. Innan man hämtar ut bilen som ska provköras brukar vi, motorjournalister och PR-folk, ljuga för varandra en stund. Vi lovar att hålla hastighetsbegränsningarna och köra försiktigt, och PR-gubbarna säger att den nya modellen är sportigast, har styvare chassi och slår alla konkurrenter på fingrarna när det gäller körglädje. Men C5 Aircoss-premiären är annorlunda.

Nedflugna fransmän står i ett tält på ett golf-hotell i öknen och mässar på franska om alla C5-företräden – de försöker fortfarande inbilla sig att franska är ett världsspråk – när vi journalister yrvaket börjar knuffa till varandra. Vad är det produktchefen Patrick Fontana säger? Att bilen ska vara bekvämare än någon annan bil i klassen? Jorå, jag hörde rätt. Bilen ska flyta fram över håligheter, som en ”flygande matta”. Tyst ska det gå. Dubbel vindruta ljudisolerar kupén. Inte ett ord om körglädje. Inte ett ord om sportighet. Det var den första överraskningen.

Den andra överraskningen kommer en halvtimme senare, när vi har klättrat upp i Atlasbergen och kryssar mellan fotbollsstora hål i asfalten och stenblock som fallit ned från bergssidorna. För det stämmer ju. Monsieur Fontana ljuger inte. Citroën C5 Aircross har klassens mjukaste fjädring. Den gungar fram på Marockos landsvägar som en aladåb på Viking Cinderella. Fjädringen är formidabel på att äta upp småstötar, stötar som hade skakat om konkurrentbilar ordentligt. Alla kommer förmodligen inte att älska anrättningen, men personligen tycker jag att det är ett stort steg framåt. För vem älskar stötiga bilar?



Citroën C5 Aircross har klassens mjukaste fjädring.
Den gungar fram på Marockos landsvägar som en aladåb på Viking Cinderella.

Det är ingen kort provtur, vi kör sex timmar med bilen på en väg som varierar från vederstygglig till vedervärdig. Men oavsett om det är räfflad grusväg eller en asfaltsväg som gjordes för 35 år sedan så klarar fjädringen av jobbet. Att man har kunnat satsa på mjuka fjädrar beror på att C5 Aircross har Citroëns nya progressiva stötdämpare med hydrauliskt dämpade ändlägen. Det är samma stötdämpare som sitter i nya, faceliftade C4 Cactus som kom tidigare i år. Tekniken utvecklades för Citroëns rallybilar där fjädrar och stötdämpare får ta maximalt med stryk. I produktionsbilarna är syftet ett annat, men resultatet är lika bra.

Den andra egenskapen som sticker ut är tystnaden. Ljudisoleringen är förstklassig, och i landsvägsfart hör jag nästan inget alls av motorn. Inte heller vägljudet är störande. Provbilen har en 1,6 liters bensinmotor på 180 hästkrafter som standardmässigt gängas med en ny, åttaväxlad automatlåda från japanska Aisen. Förbrukning i WLTP-cykeln är mycket konkurrenskraftig, 0,57 liter per mil vilket ger låga 3 000 kronor i Malus-skatt i tre år. Vi klarar en bergstur på i genomsnitt 0,65 liter per mil. Bra!

Motorn i sig är ganska anonym, kraftutvecklingen kan beskrivas som linjär, och det är väl inget fel i det. Lådan däremot är värd en applåd. Växlingarna sker nästan helt omärkbart, hade det inte varit för att växlingsindikatorn ändras i displayen hade man inte noterat växlingen vid normal körning. Den högsta växeln är inte en överväxel, den kan gå i redan vid 80 km/h.

Lika imponerad är jag inte över den elektroniska växelspaken, men det är förstås en smaksak. Spaken vippas mellan neutral och drive, och upp i backläget om man håller in en knapp på sidan. Själv föredrar jag mer ”fysiska” lägen där man kan se att den ligger i drive. Självklart kan lådan också manövreras manuellt med paddlar framför ratten. Men vem gör det om man har köpt en automat?

Den andra motorn som kommer till Sverige är en tvåliters diesel på 180 hästkrafter och har samma automatlåda. Instegsmodellen i C5 Aircross-serien har PSA-koncernen trecylindriga 1,2 litersmotor på 130 hästkrafter, men den fanns inte med vid presskörningen.



Digitalt mätarkluster. Nav, trådlös laddning, aktivt helljus m.m. är standard i Shine.

Rutten tar mig söderut, upp i bergen mot passet Tizi n´ Tassaft, 1 900 meter över havet. Området är relativt fattigt, och det är uppenbart att vägunderhåll inte är prio ett. Jag har blivit uppmanad att testa bilens ”Grip Control”, standard i lyxversionen Shine, på de sämsta vägavsnitten. Grip control är ett vred där man kan ställa in bilens antispinnsystem för att passa öken, berg, snö eller asfalt. Problemet är att det inte behövs i dag. Bilen har 23 centimeter markfrigång och helt nya Michelin-däck. Den blir inte stående för att det lutar mer än vanligt eller för att vägbanan plötsligt är täckt av småsten.

Jag vrider på reglaget men ärligt talat – jag märker ingen skillnad. Jag tror att vredet har kommit dit av helt andra skäl än att hjälpa ägarna framåt om det skulle krisa. Citroën uppger att 75 procent av kunderna i segmentet väljer tvåhjulsdrift. Men självklart vill Citroën konkurrera på fyrhjulsdriftsmarknaden också. Då tror jag att Citroën-chefen Linda Jackson kom med ett smart förslag. ”Kanske tror de inte att C5 Aircross är en suv för att den bara är framhjulsdriven… nu vet jag! Vi sätter dit ett vred med berg och öken och snöflingor. Det har ju Land-Rover och Jeep! Då fattar alla att de har köpt en riktig suv. Och skriv inte ”2WD” på bakluckan, Jacques!”

Eftersom Linda är chef så blir det som hon har sagt, och därför sitter jag här med ett vred som ingen kommer att använda. Och inte står det 2WD på bakluckan. Men Citroën är i gott sällskap. Hur många gånger tror du Land Rover-ägare i Europa väljer ”öken” med deras ”Terrain Response”-reglage?

Stolskomfort vågar jag knappast skriva om längre, alla har olika åsikter. Men låt mig säga att Citroëns nya ”Advanced Comfort Seat” passar min uppfattning om komfort. Det påstås att flera skikt av skum med olika densitet eliminerar de förhatliga stötarna. Kan så vara, jag sitter i alla fall utmärkt. Baksätet är högt placerat vilket ger bra sikt ut, även för barn. Eftersom fyrhjulsdrift saknas i modellprogrammet saknas också kardantunnel. Golvet är nästan helt plant där bak med bra plats även för mittpassageraren.



Citroëns ”grip-control” (standard på toppversionen Shine) anpassar antispinnsystemet till underlaget, men om några år kommer vredet kanske att försvinna. Bilen kommer själv att detektera underlag och temperatur och anpassa drivningen efter det.

Baksätet är skjutbart och tredelat, utmärkt vid transport av skidpaket. Citroën skryter om lastvolymen på 580 -720 liter och kallar den ”bäst i klassen”. Sådana påståenden brukar bero på tillverkarens definition av klassen, men här tror jag att det stämmer, lastutrymmet är väldigt rymligt. Man mäter nämligen volymen under insynsskyddet och detta har för säkerhets skull placerats högre än jag har sett på någon annan bil. Vilket har fört med sig att de bakre rutorna är minimala. För oss som alltid ställer insynsskyddet i garaget tills bilen säljs gör placeringen hur som helst ingen skillnad för lastmöjligheterna.

Komfortkryssaren i toppversionen Shine kostar med bensinmotor på 180 hästkrafter och automatlådan 369 900 kronor. Introduktionspriset, som brukar ha en förvånansvärd varaktighet, är 339 900 kronor. Dyr men bekväm och välutrustad. Jag hoppas att den inte försvinner i bruset av nya modeller, fjädringskomforten känns som en frisk fläkt. För övrigt var det som det brukar vara. Vi körde självklart försiktigt och följde alla hastighetsgränser i Sahara.



Tre frågor



Patrick Fontana
Produktchef C5 Aircross.

De flesta biltillverkare satsar på att ladda modellerna med sportiga attribut. Varför tror ni kunderna vill ha komfort?
– Vi har frågat dem! De vill ha mer komfort. Bilarna har blivit styvare, mest på grund av säkerhetsutvecklingen, men kunderna vill ha tillbaka komforten. Moderna bilars styvhet är en teknisk konsekvens, inte ett val. När vi har testat våra nya stötdämpare i kundundersökningar har resultatet varit mycket positivt.

Enligt Citroëns reklammaterial så frågar inte kunderna efter fyrhjulsdrift. Men är det inte det man vill ha i en suv?
– Det finns ett gap på 20 gram CO2 mellan 2WD och 4WD. I framtiden, med WLTP, kommer det att bli svårt att sälja 4WD, marknaden kommer att begränsas till dem som verkligen behöver riktig fyrhjulsdrift. Vi kommer dock att överväga 4WD på vår elhybrid.

Vad hände med era ”airbumps” som lanserades på första C4 Cactus? Gillar ni dem inte längre?
– Airbumpsen delade kunderna i två läger, antingen älskade man dem eller så hatade man dem. Vi har därför gjort dem till tillval på C3, och har förminskat dem på nya C4 Cactus. På C5 Aircross har vi i stället en svart nederdel av dörrsidorna. Det gör att bilen ser ut att lyfta sig från marknivån.

Det här är nytt!

Progressiva stötdämpare
Citroëns patenterade stötdämpare är standard.

Stora utrymmen
Platt golv och framhjulsdrift = bra kupéutrymme.

Laddhybrid
Laddhybrid med fem mils räckvidd kommer 2020.



Baksätet är tredelat och skjutbart, Notera det platta golvet, kardantunnel saknas.

Citroën C5 Aircross 180 hk Automat
Pris
Feel 349 900, Shine 369 900 kronor, säljs nu. Introduktionsrabatt 30 000 kronor.

Motor
Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 77,0/85,8, cylindervolym 1 598 cm3. Max effekt 180 hk (133 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 230 Nm vid 1 750 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, framhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning
Eldriven servo. Vändcirkel 10,7 m.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u, däck 235/55 R18.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 273, längd 450, bredd 184, höjd 167, spårvidd f/b 158/160. Markfrigång 23. Tjänstevikt 1 430, maxlast 560, max släpvagnsvikt 1 500. Tank 53 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 580 (720)-1 630 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 8,2 s, toppfart 219 km/h.

Bränsleförbrukning
Stad 0,71 l/mil, landsväg 0,49 l/mil, blandad körning 0,57 l/mil. CO2 128 g/km.

Garantier
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt
3 066 kronor per år de första tre åren, därefter 734 kronor per år.



Ford Kuga 1,5T AWD automat ST-line 180 hk
”Måttstock” för C5 Aircross, men Kuga är något mindre och törstigare. Med fyrhjulsdrift så har den 275 gram CO2 och 18 495 kronor i årlig Malus-skatt.
Pris: 310 000 kronor.



Peugeot 3008 GT-Line automat 180 hk

Kusinen från Peugeot säljer bra och visar att suv-design går hem. Finns med samma motor och automatlåda. Saknar fyrhjulsdrift dock.

Pris: 327 900 kronor.



Under lastgolvet hittar vi ett riktigt reservhjul. Det var inte i går!



GALLERI

Citroën C5 Aircross

8 bilder

SVENSKA DAGBLADET

5. Duell: Jaguar mot seger – då drar Tesla sitt ess

Av Jonas Fröberg

2019-02-09

Vem vinner kampen om elbiltronen? Den nya tidens lyxbilar går en tuff match: nya elbilen Jaguar I-Pace mot mot Tesla Model S 75D. Så lika och så oerhört olika. Vi kör flera hundra mil genom Sverige, letar laddare och korar en vinnare.



Det är inte lätt att kora en vinnare mellan Teslan och Jaguaren.

En pust i augustivinden och två bruna grässtrån vajade till utanför ett öde Turning Torso i Malmö – för tio och ett halvt år sedan. Jag väntade som en av två svenska journalister på att få köra en ny elsportbil med namnet... Tesna eller vad hette den? En svart liten Tesla Roadster kom snart åkande över bron från Köpenhamn med Teslas enda person på lönelistan i Skandinavien. Bilen: ett hastigt hopplock från Lotus Elise. Som aldrig slog.

Men det gjorde nästa modell. Med besked.
Sommaren 2012 lanserades lyxelbilen Tesla Model S som ruskade om bilmarknaden i grunden. Samma modell finns ännu på marknaden efter ett par mindre ansiktslyftningar medan, om man vill vara riktigt snäll, de övriga lyxbilstilverkarna bidat sin tid. Den första riktiga utmanaren med lång räckvidd på el är Jaguar som i höstas lanserade sin I-Pace.

Nu står de två bilarna tillsammans i redaktionsgaraget. Båda med mjukt svepande linjer där I-Paces avhuggna bakdel känns mer karaktärsstark. Teslan är med 4,98 meter exakt en skollinjal längre men I-Pace som, tack vare minimala överhäng fram och bak, trots det har längre mellan fram- och bakhjul (hjulbas), alltså det som definierar innerutrymmet, som därmed är ungefär lika stort.



Snittpriset att ladda el på snabbladdare ligger på runt 3 kronor per kWh för bilarna.

Båda har dubbla elmotorer och fyrhjulsdrift. De stora batterierna ligger som platta Ikea-paket efter hela golvet vilket ger låg tyngdpunkt och inte stjäl utrymme.

Tesla Model S 75D har ett batteri på 75 kWh medan Jaguar I-Pace har 90 kWh. Tesla säljer även Model S med större 100 kWh batteri, men vi väljer att jämföra med instegsmodellen 75D, som faktiskt är hela 118 000 kronor dyrare än Jaguar vars pris är 819 000 kronor. Räckvidden är enligt den nya strängare WLTP-normen närmast likvärdig – 49 mil för Teslan och 48 för Jaguaren. På papperet. Men det ska vi prova i praktiken.

Jaguar är något motorstarkare med totalt 400 hästkrafter men är trots det med 4,8 sekunder något långsammare på sprinten 0 till 100 kilometer i timmen.



Teslas luftiga interiör utan knappar
domineras av den stora intuitiva 17-tumsskärmen som i princip styr allt.



Man trivs bra i Jaguarens lyxiga och ombonade interiör.

Invändigt slås man av hur olika bilarna är. Tesla: ett luftigt rymdskepp med pappig kvalitetskänsla. Jaguar: en sportig, konventionell suv med skönt fet kvalitetskänsla.

Vi körde Teslan till Umeå och Jaguaren till Borås.

Bamm. Teslas förardörr åkte igen med ett tunnare ljud än på Jaguaren, men man måste bara gilla hur enkelt det är att köra Tesla: du öppnar dörren, sätter dig, duttar i körläget med rattspaken (från Mercedes som tidigare ägde 10 procent av bolaget), gasar och viner iväg. Ingen nyckel, knapp eller vred att "starta" bilen med. Nada. Varför har inte alla elbilar så? Jaguar har en konventionell startknapp. Men det stannar inte där. Jaguarens interiör domineras av en stor och egentligen onödig mittkonsol. Ändå trivs man bättre i Jaguarens lyxigare, mer ombonade interiör.

Teslas rymskeppskänsla, vad innebär den? Jo, att den luftiga interiören utan knappar domineras av den stora intuitiva 17-tumsskärmen som i princip styr allt –medan Jaguars konventionella mindre pekskärm är inbyggd i instrumentbrädan med tillhörande knapprader. Datorkapaciteten bakom infotainmentsystemet känns betydligt långsammare än i Teslan och skärmen är inte alls lika intuitiv.

I båda elbilarna kommer all kraft med en gång. Trots att Teslan är 0,4 sekunder snabbare från 0 till 100 kilometer i timmen känns det knappt i praktiken. En stor del av det tillskrivs Jaguarens roligare körkänsla som uppdagas när vi pressar bilarna på kurvigare vägar.

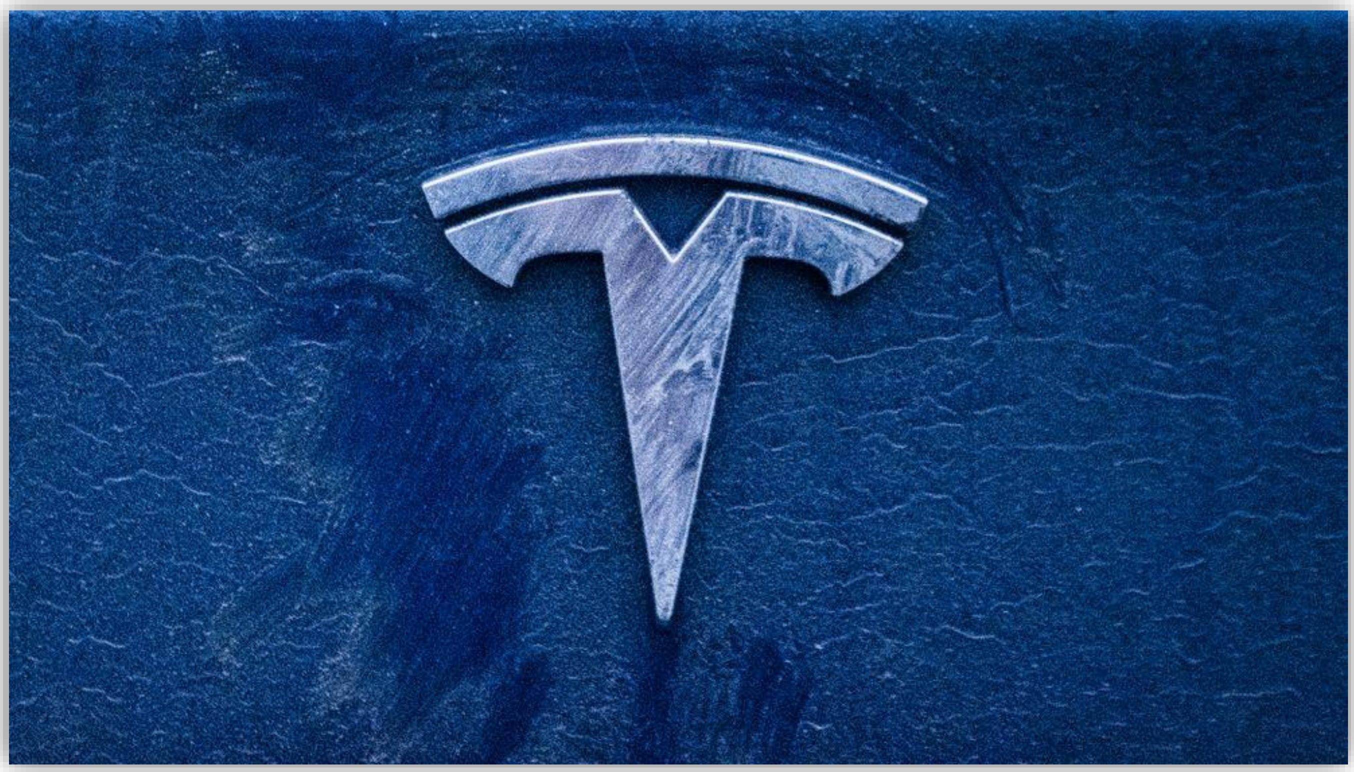
Båda har avancerade multilänkbakaxlar men Teslans körkänsla och kontakt med vägbana är vagare och styrningen mindre direkt (trots att vi svepte på pekskärmen och ställde den sportigt). Så Jaguarens pricken över i: man kan ställa in ett körläge som ger ett dovt mullrande motorljud, tänk som en diesel-V8 fast i låg volym. Styrningen är mer direkt, och hela bilen svarar mycket mer direkt på förarens intentioner. Man sitter också lägre i mer "cockpit"-liknande miljö. I körkänsla vinner Jaguar solklart.



Båda bilarna har dubbla elmotorer och fyrhjulsdrift.

Så till något annat som utmärker elbilar: laddningen. Det är vinter och elstolar, elratt och ventilation går för fullt. Och helt fulladdade (vi lyckades göra det en gång på varje bil) står på displayerna att Teslan ska gå 38 mil och Jaguaren endast 35 mil. Det är väldigt långt från 49 respektive 48 mil.

Första veckan åkte vi norrut med Teslan vars laddstationer finns runt var 20:e mil efter E4:an. Det fungerar bra. Teslas "superchargers" laddar upp mot 95 Ah (amperetimme) och det tar 30 till 40 minuter att ladda upp till 80 procent.



Man måste bara gilla hur enkelt det är att köra Tesla.



Jaguaren har en stark karaktär.

Jaguaren åkte vi till Borås med och laddade på el-laddkedjan Clever – där man bara kan ladda max 50Ah. Vi stannar i Ödeshög. Kortet fungerar inte. Vi får köpa ett för 150 kronor inne på macken, där biträdet säger:

"Fungerar stolpen? Jag vet inte men de kanske har lagat den. Vi har inget med den att göra."

Nytt kort: som fungerar. Först. Sekunden senare indikerar den fel på laddsladden. Efter en minut står det att kortet är ogiltigt. En vindil tar i från Östgötaslätten. Jag halkar iväg och köper ett nytt 150-kronorskort.

"Två timmar och 52 minuter" till fulladdat lyser på displayen.

Vi sitter i de sköna men kalla stolarna (man vill ju inte använda el i onödan) och går snart in på restaurangen och jobbar. Det råmar på låg volym när vi åker i väg.

15,5 mil kvar till Borås. Vi laddade 29,1 mil – som omedelbart går ner till 28,5. När vi kommer fram borde det vara 13,5 mil kvar. Bilens skärm visar 8,5. Vi körde då 110 kilometer i timmen och följde trafikrytmen. På en resa på 15 mil i två minusgrader tappar man alltså fem mil jämfört med vad bilen säger att den ska klara. Det är inte okej.

Men det är ju ändå billigt! Ehh, jovisst om du kan ladda hemma och/eller på jobbet är det billigt, men kör du långt och är hänvisad till offentliga laddare blir det dyrare. Snittpriset att ladda el på snabbladdare ligger på runt tre kronor per kWh. Enligt färddatorerna ligger både Tesla och Jaguar på mellan 2 och 3 kWh per mil beroende på körstil. Det blir runt sju kronor per mil i genomsnitt.

Och du som trodde att det är gratis för Tesla i deras "supercharger-stationer" får tänka om. Årsmodell 2017 var den sista att få allt utan kostnad. Sedan dess har ägarna fått en årlig laddpott på 400 kWh, som försvann den 1 februari. Och kWh-avgiften höjs nu från 1,90 kronor till 2,56 kronor. Med reell förbrukning på 2,5 kWh ligger plötsligt milkostnaden på runt 6,50 kronor per mil, på långfärder alltså.

Det är dags att kora en vinnare: det är inte lätt. Bilarna är väldigt olika. Men starka i olika grenar. Vi lutar ändå mot Jaguaren som i helhet känns som en trevligare bil. Segerfanfaren inleds, men kommer abrupt av sig.



Teslan har mjukt svepande linjer.

Tesla drar nämligen sitt ess ur rockärmen:

Att den är så mycket mer framsynt under skalet. Så mycket mer dator. Med en stor centraldator möjliggörs trådlösa uppdateringar av vitala funktioner i en ständigt uppkopplad bil. Som på en Iphone. Det gör förenklat att årsmodellerna spelat ut sin roll och att du kan få den senaste tekniken i allt från bromsar till självkörande system. Tesla är ännu ensamma på marknaden om detta. Hos Jaguar kan endast infotainmentsystemet uppdateras trådlöst. Det fäller faktiskt avgörandet i en mycket jämn kamp som borde ha vunnits av helt nya Jaguar.



Tesla Model S 75D.

Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Även Tesla har två elmotorer i anslutning till fram- och bakaxel. Direktdrift. Här känns kraften tydligare redan från noll än i Jaguar. Man kan ställa in hur elmotorn bromsar på ett bra sätt.

Ekonomi/miljö

Betyg: 4 av 6

Högre pris än Jaguaren. Men den drar mindre el i praktiken. Gratis uppdateringar via nätet på vitala funktioner. Från 1 februari tar Tesla saftigt betalt för el i sina "supercharger-stationer". Noll koldioxidutsläpp.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Tesla erhöll 5 av maximala 5 stjärnor i Euro-Ncaps krocktest. Alla typer av självkörande säkerhetssystem är standard.

Körkänsla

Betyg: 5 av 6

Vevigare styrning, mindre distinkt chassi som ger mindre kontakt med vägbanan än hos Jaguar. Låg tyngdpunkt ger ändå god grund i väghållningen.

Helhet

Betyg: 4 av 6

Trots att Model S är 6 år gammal bärs åren med högtburet huvud. Sämre väghållning, pappigare kvalitetskänsla, mindre rolig att köra trots mer effekt. Allt detta trumfas av att Model S ännu är modernare under skalet – där du kan uppdatera alla vitala funktioner via en stor centraldator – något konkurrenter kommer med först om ett par år.



Jaguar I-Pace EV400.

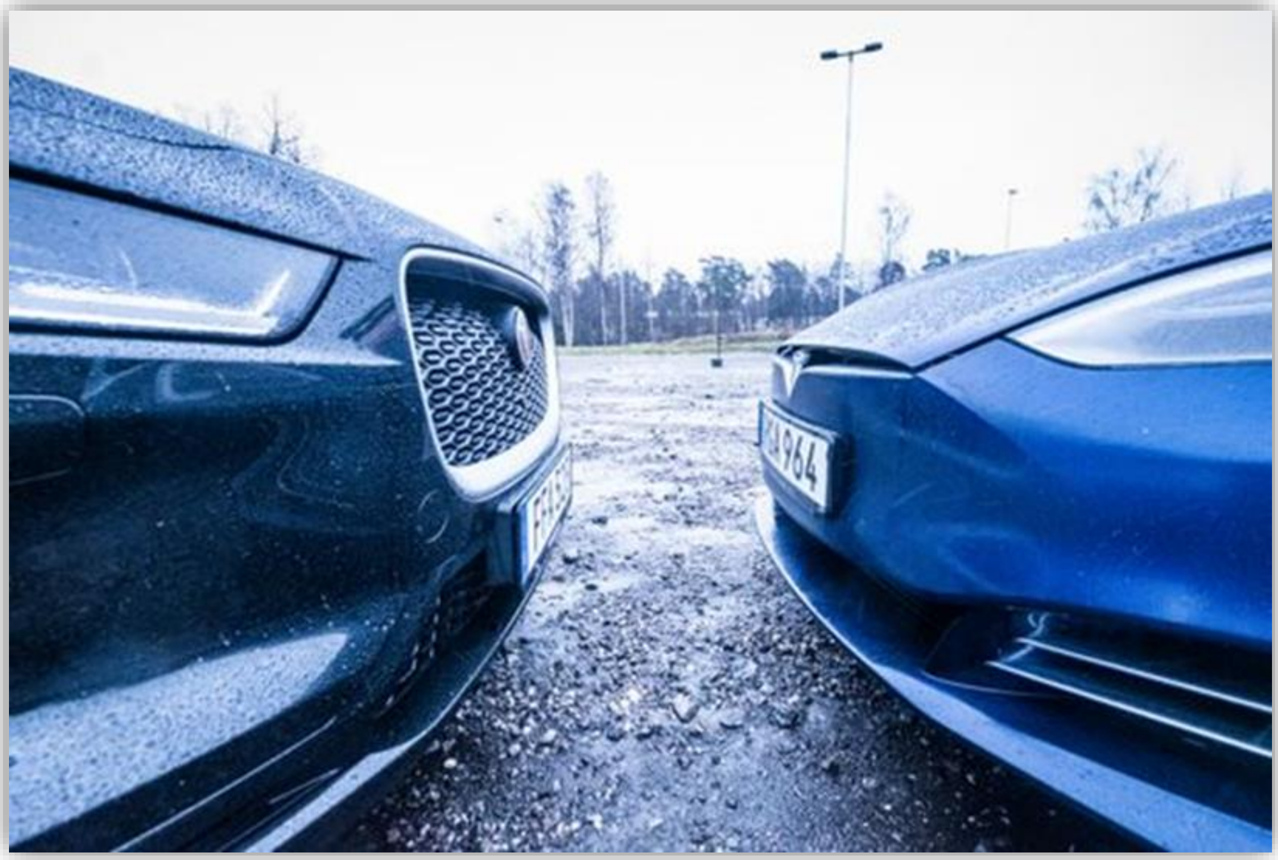
Motor/växellåda
Betyg: 4 av 6
En elmotor på framhjulen och en på bakhjulen på vardera 200 hästkrafter. Direktdrift och fyrhjulsdrift. Något mindre drag direkt från noll varv än i Teslan men det artificiella motorljudet gör under.

Ekonomi/miljö
Betyg: 4 av 6
Högt pris men låga driftskostnader. Men räckvidden ligger ändå långt från den angivna. Jaguar drar betydligt mer el i verkligheten än på papperet. 0 gram koldioxidutsläpp under färd.

Säkerhet
Betyg: 4 av 6
Jaguar fick 5 av 5 möjliga stjärnor av den europeiska säkerhetsorganisationen Euro-Ncaps krockprov. Mycket goda vägegenskaper men minus för att det kostar saftigt extra för den halvt självkörande adaptiva farthållaren och döda-vinkelnvarnare.

Körkänsla
Betyg: 5 av 6
Ur testprotokollet: "Mycket tajtare än Tesla." "Att kraften hela tiden förs över individuellt till varje hjul ger faktiskt mer känsla i tvära kurvor." "Batteriet på golvet ger låg tyngdpunkt."

Helhet
Betyg: 4 av 6
Mer konventionell, drar mer el per mil, men som helhet en bättre, roligare och mer kvalitativ bil än Tesla. Om det inte var för att Tesla under skalet är mer tekniskt framsynt med uppdateringar via nätet.



Specifikationer | Tesla Model S 75D

Grundpris:	937 080 kronor.
Förbrukning:	1,86 kWh per 100 km (enligt gamla NEDC-normen).
Räckvidd:	49 mil enligt nya WLTP-normen.
Räckvidd i SvD:s test:	38 mil.
CO2-utsläpp:	0 g/km.
NOx-utsläpp:	0 mg/km.
Motor:	Två elmotorer, litium-jonbatteri på 75 kWh.
Kraftöverföring:	Enväxlad planetväxellåda, fyrhjulsdrift.
Skatt:	360 kronor.
Max effekt:	dubbla elmotorer, systemeffekt totalt 333 hästkrafter.
Max vridmoment:	525 newtonmeter.
Tjänstevikt:	2 219 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,98/1,96/145.
0–100 km/h:	4,4 s.
Toppfart:	225 km/h.



Specifikationer | Jaguar I-Pace EV400

Grundpris:	819 900 kronor.
Förbrukning:	2,12 kWh per 100 km (enligt den gamla NEDC-normen).
Räckvidd:	54 mil enligt gamla NEDC-normen. 48 mil enligt WLTP-normen.
Räckvidd i SvD:s test:	35 mil.
CO2-utsläpp:	0 g/km.
NOx-utsläpp:	0 mg/km.
Motor:	Två elmotorer, litium-jonbatteri på 90 kWh.
Kraftöverföring:	Enväxlad planetväxellåda, fyrhjulsdrift.
Skatt:	360 kronor.
Max effekt:	400 hk.
Max vridmoment:	696 newtonmeter.
Tjänstevikt:	2 133 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,68/2,01/1,57.
0–100 km/h:	4,8 s.
Toppfart:	200 km/h.

Två rivaler



Audi e-tron
Pris: 885 000 kr.
Audis nya el-vrålåk är dyrt och kompetent men kan bara uppdatera sin infotainment via nätet.



Mercedes EQC
Pris: Ej satt.
Ännu inte provkörd. Kan bli ny klassledare men saknar uppdatering via nätet på vitala funktioner.

Jonas Fröberg

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Leasa bil på Lidl för 89 euro

Peter Klemensberger

9 februari 2019

Matvarukedjan Lidl är kända får låga priser, men nu inte bara på mat. För 89 euro per månad kan du leasa en Fiat 500 i Tyskland.

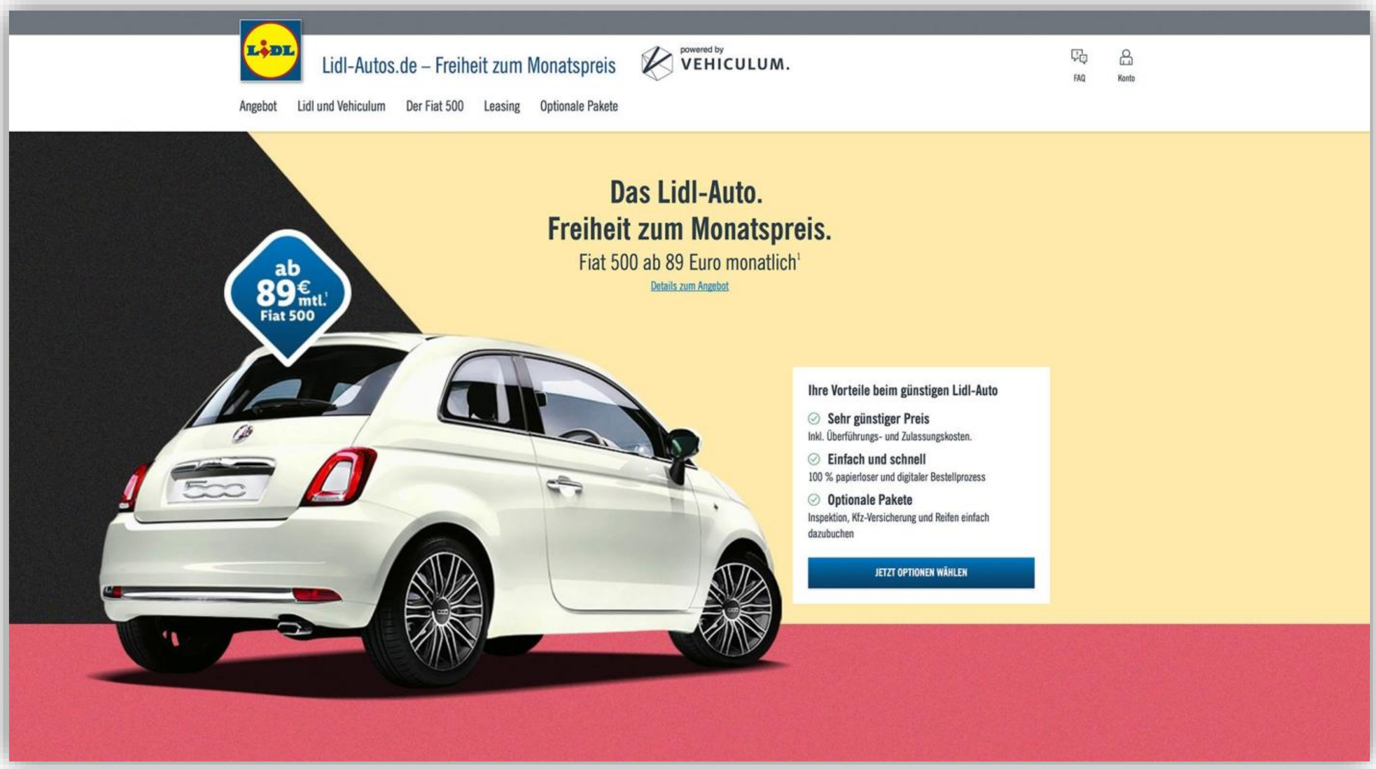


Lidl är inte bara platsen för billig mat utan även för billig privatleasing. Ja, i Tyskland vill säga. Via sajten Lidl-Autos.de kan du kryssa för att leasa en Fiat 500 för ett pris från 89 euro per månad – motsvarande cirka 927 kronor. Processen ska ta en kvart.

Bilen kan leasas i 24, 36 eller 48 månader och med 10 000 eller 15 000 kilometer per år. För att få lägsta pris kryssar du för 48 månader och 10 000 kilometer.

Bilarna finns i kulörerna rött, vitt, svart eller grått samt är i basutförandet Pop Star. Erbjudandet gäller från nu till slutet av april och omfattas av 1 000 fordon.

I Tyskland har även Lidl ett samarbete med Mazda och DB (Deutsche Bahn) gällande bildelning, något vi skrev om i somras.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Specialversioner av Fiat 500 hyllar strandbil från förr

Peter Klemensberger 15 juli 2018

Fiat firar strandbilen 500 Jolly Spiaggina från 1958 med en specialversion av 500C men nog gör showbilen från Pininfarina och Garage Italia en mer badsugen.



Hur många specialversioner av Fiat 500 som presenterats genom åren har vi på redaktionen tappat räkningen på men här kommer i alla fall en till: Spiaggina ’58.

Den firar att det är 60 år sedan 500 Jolly Spiaggina gjorde debut. Upplagan är begränsad till 1 958 (vad annars) exemplar och basen är en 500C med med loggor och fälgar i vintage-stil, interiör i två färger, beige sufflett samt en kaross i den unika kulören ”Volare Blue” – döpt efter sången ”Nel blu dipinto di blu”, mer känd som just ”Volare” sjungen av Domenico Modugno.

Betydligt mer arbete har karossfirman Pininfarina och Garage Italia gjort för att hylla strand-bilen från 1958 med showbilen ”Spiaggina by Garage Italia” – se bara i galleriet nedan. Bilen må vara i samma kulör som Fiats jubileumsmodell men här har bland annat taket kapats och ersatts med en båge. Baktill hittar vi även ett ”duschutrymme”.

Originalet byggdes dock av Carrozzeria Ghia mellan åren 1958 och 1965. Modellen såldes i Europa, USA och Sydafrika och hade en prislapp på det dubbla mot en vanlig 500. Den blev främst ett ämne kring lustjakter och golfbanor i händerna på personer som redaren Aristotle Onassis, skådespelaren Yul Brynner och USA:s president Lyndon B. Johnson.







Originalet Fiat 500 Spiaggina tillverkades 19581965.



[GALLERI](#)
Fiat 500 Spiaggina by Garage Italia
10 bilder

8. Grattis Skoda Octavia!

Bo Legelius 13 februari 2017

I dag när Agne och Ove har namnsdag hyllar vi Octavia!



Den första Octavian från Skoda började sina dagar 1955 som modell 440 och sades av det styrande kommunistpartiet vara en folkets övergångsbil.

I klartext betydde det att vanligt folk skulle få vänta länge än på en bil de hade råd med.

1959 bytte 440 namn till Octavia och i Skoda Autos företagstidningen Ventil kunde man den 6 januari 1959 läsa: "Vår nya modell har också fått ett nytt namn - den kallas för Skoda Octavia, eftersom den är den åttonde modellen som tillverkas av vår nationella bilindustri".

Den nya bilen baserades på känd Skodateknik med toppventilmotor, centralrörsram och pendelaxel bak.

Karossen vann inga skönhetspriser och blev mest känd för att vindrutan var identisk med bakrutan.

Fabriken i Mlada Boleslav i dåvarande CSSR (Tjeckoslovakiska socialistiska republiken) konstruerade om framvagnen 1959 och tyckte att det var så märkvärdigt att modellen döptes om till Octavia.

Produktion av sedanen ställdes in 1964 men kombin hölls vid liv ända till 1971.

En ny Octavia baserad på *VW-teknik* presenterades inför modellåret 1997 och sedan dess har Octavia varit modellnamnet på Skodas storsäljare.



Tvåfärgslackering var högsta mode 1959 når Octavia visades.
Grillen påminner om den på 1956 års Renault Frégate.



Inte mycket har hänt några år senare med Octavia.
Bilden är för exportmarknaden.



Škoda Octavia Combi (Type 993C) 1961–71



9. Lediga befattningar

119032 - **CAE Engineer in Structure Body, Closures and Componets**

NEVS, Trollhättan
Shape mobility for a more sustainable future!

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.

We are now looking for a CAE Engineer within Structure Body, Closures and Components!

Description
Looking for an opportunity out of the ordinary? Want to join a team who is challenging the traditional mindset and way of working, entering the exciting agile way of working? If so, you are welcome to apply for employment with us!

In this position you will be part of Chapter *Hardware CAE Simulations & CAx Methods*, which is one of five competence teams within Tribe Hardware. As a Chapter, we are mutual accountable in developing coming NEVS products, our methods, our way of working and ourselves. We are using our collective intelligence in order to achieve those goals.
You will be working in an agile organization, using agile methodologies like Scrum and Kanban. You will work in small, empowered self-organizing teams where you and your colleagues are mutual accountable for your team's deliverables.
In this position you will work with FE structural analysis of vehicle bodies, closures and components. You will work cross-functional in the organization to define the performance of the components and systems. You will also be an important part of defining the future vehicle bodies, closures and components to ensure fulfillment of strength and durability/fatigue requirements. We ensure that you will have opportunities to grow and take on challenges!

This role also involves:
- to challenge, develop and document CAE methods and processes
- being part of early concept studies
- being responsible for CAE driven design with respect of various load cases and future load case scenarios
- taking an active part in target setting of attributes and correlation of models
- being part of the continuous product and performance development of NEVS products
- working and communicate cross-functional within the company

We are looking for someone who has:

- Bachelor of Science or higher university degree
- experience in developing strength and durability of vehicle bodies, closures and components by combining linear/non-linear static, fatigue, dynamic structural and optimization simulations
- experience in developing **R**echargeable **E**nergy **S**torage **S**ystem (RESS) with respect to structure strength, durability/fatigue and optimization
- proficiency in HyperWorks, BETA, OptiStruct, Nastran, nCode designlife, Python, Matlab
- ability to communicate clearly in English, both spoken and written

To be successful in this role, you need to:

- believe in our vision and future products
- be curious and have a positive attitude
- have solid communication and team working skills
- take initiatives and move, even when facing ambiguity
- have strong analytic skills and interest in simulation techniques
- be open to learn from others and willingly share your own knowledge
- be flexible in your mindset and your way of working
- enjoy being a part of a cultural diversity environment

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant. In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/9**
Contact	Jessica Svensson, Chapter Leader CAE Simulations, ar jessica.svensson@nevs.com
Published	**07.Feb.2019**
Last application date	10.Mar.2019 11:59 PM CET

119033 - **CAE Engineer in Vehicle Dynamics**

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.

We are now looking for a CAE Engineer within Vehicle Dynamics!

Description
Looking for an opportunity out of the ordinary? Want to join a team who is challenging the traditional mindset and way of working, entering the exciting agile way of working? If so, you are welcome to apply for employment with us!

In this position you will be part of Chapter *Hardware CAE Simulations & CAx Methods*, which is one of five competence teams within Tribe Hardware. As a Chapter, we are mutual accountable in developing coming NEVS products, our methods, our way of working and ourselves. We are using our collective intelligence in order to achieve those goals.
You will be working in an agile organization, using agile methodologies like Scrum and Kanban. You will work in small, empowered self-organizing teams where you and your colleagues are mutual accountable for your team's deliverables.

Your tasks will be to create, develop and correlate CAE models in the vehicle dynamics area like suspension geometry, tuning parts and sensitivity studies for current vehicle programs and of future platforms.
We ensure that you will have opportunities to grow and take on challenges!

This role also involves:

- to challenge, develop and document CAE methods and processes
- being part of early concept studies
- being responsible for CAE driven design with respect of various load cases and future load case scenarios
- taking an active part in target setting of attributes and correlation of models
- being part of the continuous product and performance development of NEVS products
- working and communicate cross-functional within the company

We are looking for someone who has:

- Bachelor of Science or higher university degree
- fundamental understanding of complete suspension and steering systems on complete vehicle
- understanding of the function of components like springs, dampers, elastomer mounts and tires
- experience in building/preparing CAE models and correlating them based on physical measurements (e.g. durability and strength loads, F-Tire/Magic Formula, K&C)
- proficiency in ADAMS/Car or similar software, Matlab, Simulink, Python
- ability to communicate clearly in English, both spoken and written

To be successful in this role, you need to:

- believe in our vision and future products
- be curious and have a positive attitude
- have solid communication and team working skills
- take initiatives and move, even when facing ambiguity
- have strong analytic skills and interest in simulation techniques
- be open to learn from others and willingly share your own knowledge
- be flexible in your mindset and your way of working
- enjoy being a part of a cultural diversity environment

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.
As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.
Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.
In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms
NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/10**
Contact	Jessica Svensson, Chapter Leader CAE Simulations, and sica.svensson@nevs.com
Published	**07.Feb.2019**
Last application date	10.Mar.2019 11:59 PM CET

119034 - **CAE Engineer in Chassis Structure**

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging

conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.

We are now looking for CAE Engineer in Chassis Structure!

Description
Looking for an opportunity out of the ordinary? Want to join a team who is challenging the traditional mindset and way of working, entering the exciting agile way of working? If so, you are welcome to apply for employment with us!

In this position you will be part of Chapter *Hardware CAE Simulation & CAx Methods*, which is one of five competence teams within Tribe Hardware. As a Chapter, we are mutual accountable in developing coming NEVS products, our methods, our way of working and ourselves. We are using our collective intelligence in order to achieve those goals.
You will be working in an agile organization, using agile methodologies like Scrum and Kanban. You will work in small, empowered self-organizing teams where you and your colleagues are mutual accountable for your team's deliverables.
In this position you will work with FE structural analysis of chassis components and systems. You will work cross-functional in the organization to define the properties and performance of parts and systems. You will be an important part of defining the future products on both system and component level to ensure fulfillment of all requirements.
We ensure that you will have opportunities to grow and take on challenges!

This role also involves:
- to challenge, develop and document CAE methods and processes
- being part of early concept studies
- being responsible for CAE driven design with respect of various load cases and future load case scenarios
- taking an active part in target setting of attributes and correlation of models
- being part of the continuous product and performance development of NEVS products
- working and communicate cross-functional within the company

We are looking for someone who has:
- Bachelor of Science or higher university degree
- experience within structural strength, durability/fatigue, FE analysis and optimization of chassis parts and systems
- proficiency in HyperWorks, BETA, OptiStruct, Nastran, nCode designlife, Python, Matlab
- ability to communicate clearly in English, both spoken and written

To be successful in this role, you need to:
- believe in our vision and future products
- be curious and have a positive attitude
- have solid communication and team working skills
- take initiatives and move, even when facing ambiguity
- have strong analytic skills and interest in simulation techniques
- be open to learn from others and willingly share your own knowledge
- be flexible in your mindset and your way of working
- enjoy being a part of a cultural diversity environment

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant. In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/11**

Contact Jessica Svensson, Chapter Leader CAE Simulations, ar jessica.svensson@nevs.com
Published 07.Feb.2019
Last application date 10.Mar.2019 11:59 PM CET

119035 - **Financial assistant**

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for a Financial assistant!
Description
The Accounting department is a part of the financial organization and responsible for all related tasks from the transaction all the way to the annual report and tax filings. The department in Trollhättan is responsible for the Group consolidation and reporting for all NEVS Group companies in Sweden.
As Financial Assistant you will handle administrative work tasks within the department.
This role also involves:

- Administrative work tasks such as book keeping, accounts payable and accounts receivable
- Main focus from start will be on accounts payable
- Your interface will be mainly within the Accounting department in Trollhättan, but since NEVS is a part of a Corporate group, international contacts may occur

We are looking for someone who has:

- Finance education on at least College level, University level is a plus
- Experience of common administrative work tasks in a Finance department
- Experience in SAP is desirable
- English language skills on at least basic level
- As NEVS Group is currently increasing its activities in China, it will be an advantage if you can also speak Chinese.

To be successful in the role, you need to:

- Structured and planning ability
- Handle tasks in an accurate way and deliver on time
- Willingness and ease of learning
- Like to work in a diverse, multicultural environment

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us
The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That’s why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what’s best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it’s a chance to be part of something bigger.

Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/12**
Contact	Patrik Björklund, CFO, +46 520 847 23 ; patrik.bjorklund@nevs.com
Published	**08.Feb.2019**
Last application date	10.Mar.2019 11:59 PM CET

SLUT